3 1761 06894286 1

Escola naval (Lisbon, Portugal). Museu de marinha

Modelos de navios existentes na Escola naval que pertenceram ao Museu de marinha

VM
6
P62L54

MODELOS DE NAVIOS

EXISTENTES NA

ESCOLA NAVAL

QUE PERTENCERAM AO

MUSEU DE MARINHA

APONTAMENTOS PARA UM CATALOGO

POR

JOÃO BRAZ DE OLIVEIRA

Capitão de fragata

TRADUCÇÃO FRANCEZA

DE

JOSÉ AUGUSTO CELESTINO SOARES

Capitão tenente

LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1896

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/modelosdenaviose00esco

MODELOS DE NAVIOS

EXISTENTES NA

ESCOLA NAVAL

QUE PERTENCERAM AO

MUSEU DE MARINHA

APONTAMENTOS PARA UM CATALOGO

POR

JOÃO BRAZ DE OLIVEIRA

Capitão de fragata

TRADUCÇÃO FRANCEZA

DE

JOSÉ AUGUSTO CELESTINO SOARES

Capitão tenente

MINISTERIO DA MARINHA
DIRECÇÃO GERAL
6.ª REPARTIÇÃO
ARCHIVO
1683

LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1896

Nos modelos mencionados no catalogo collocou-se uma chapa de metal correspondendo á letra por que n'elle vão designados. A data 1895 collocada inferiormente designa o anno em que se fez este trabalho.

LIBRARY
UNIVERSITY
OF TORONTO
MAY
22
1979

Uma nação, cuja historia é essencialmente maritima, e que nas descobertas e conquistas d'alem mar tem os seus mais honrados pergaminhos, devia possuir um museu naval, rico de documentos preciosos, recordando memorias de tão celebrados feitos. Se em tempos houve bandeiras e trophéus, instrumentos nauticos, mappas e roteiros, modelos de navios e seu artilhamento, é certo não haver hoje nada que atteste essa prosperidade, nem ao menos algumas reliquias do passado, que nos dissessem terem os nossos maiores guardado um attestado das antigas façanhas portuguezas.

Por serem então vulgares os actos de valor e heroismo, talvez por um defeito de educação, em que uma humildade exagerada não quizesse guardar o que chamava vaidoso documento do que se cumpria simplesmente por natural dever e disciplina, seja uma das causas da pobreza que tanto lamentâmos. Nas conquistas da India, da Africa e do Brazil, no predominio que ficava assignalado, na opulencia do commercio e da navegação, e no que ainda resta d'essa epopéa gloriosa, lá estava de sobra affirmado para sempre o valor da gente portugueza.

Seja como for, certo é não termos na collecção de navios que pertencem ao museu de marinha um só modelo anterior a fins do seculo XVII, e portanto nada que nos recorde os aureos periodos da armada nacional nos reinados de D. Manuel e D. João. Verdade seja, mais vale a ausencia completa do que guardar em custosa galeria documentos duvidosos, ou alguns que só tinham valor indiscutivel no logar onde foram collocados, como venerandos e gloriosos monumentos.

Tormentosa foi sempre a vida do museu de marinha. Aggregado á escola naval, soffreu as consequencias de reformas variadas. Sem vida propria, está hoje reduzido a poucos modelos de valor, e argumentos ha que provariam exuberantemente ser o culto pela historia do passado já hoje considerado por alguns como uma velha caturrice, justificando assim o olvido e abandono.

Na escola naval o pouco que resta do museu refere-se á epocha de D. Maria I e á primeira metade do seculo XIX. Outros modelos ha modernos, e de pouco valor historico: são os destinados ao estudo dos alumnos aspirantes. Na hypothese de o que existe tarde ou cedo ir caír em mãos, embora patrioticas, mas que não lhe apreciem a importancia, por lhe ignorarem a historia e o valor; eis a principal rasão por que se escreveu este breve apontamento.

Havia uma nota de alguns poucos exemplares da collecção. Vae agora ampliada, e o resto é trabalho novo, cujo subsidio foi procurado com cuidado em informações e varios livros. Do ex.^{mo} sr. conselheiro Augusto de Castilho partiu a idéa de restaurar e conservar com empenho o que resta do museu de marinha. Por seu convite contribui para a realisação de um serviço que julgo util e de honra para a armada. Ao meu amigo Severo Ernesto dos Anjos, antigo conservador do museu, agradeço penhorado as informações com que auxiliou o presente estudo.

Desejando-se dar a este catalogo a maior publicidade, e reconhecendo-se, apesar de todo o patriotismo, ser a lingua portugueza pouco conhecida dos visitantes e corporações scientificas estrangeiras que se possam interessar pela nossa archeologia naval, e para as quaes este trabalho offerece novidade, por isso se fez a versão franceza, que vae junta, a qual é devida ao capitão tenente, lente da escola naval, o meu amigo o sr. José Augusto Celestino Soares.

Sobrinho do contra-almirante Celestino Soares, a quem o museu de marinha deveu grandes serviços, realisou com todo o empenho, pelo que lhe fico muito grato, a parte do trabalho de que obsequiosamente se encarregou a meu pedido.

Destinados a acompanhar estes apontamentos para um catalogo fiz vinte e oito *clichés* photographicos (23 chapas Ilford 18 × 24 e 5 Ilford 9 × 12) dos principaes modelos n'elle mencionados.

Lisboa, junho de 1896.

João Braz de Oliveira.

Capitão de fragata.

MODELOS DE NAVIOS

NOSSA SENHORA DO BOM SUCCESSO

(NAU)

Construida no arsenal da Bahia em 1764. Fez parte da esquadra combinada hespanhola, napolitana, malteza e portugueza, contra Argel do commando do tenente general D. Antonio Barceló. Saíu do Tejo a 19 de junho de 1784. Era seu commandante o capitão de mar e guerra José de Mello. A 20 de setembro de 1793 saíu fazendo parte da esquadra que conduziu ao porto de Roses a divisão auxiliar a Hespanha que cooperou na campanha do Rossilhon. Entrou no dique de Lisboa em 1799, saíndo d'ali reconstruida com o nome *D. João de Castro*. Fez parte da esquadra que em novembro de 1807 levou a familia real para o Brazil. Em 1820 ainda estava fundeada no Rio de Janeiro. Dimensões 182 pés de quilha, 44 pés de bôca, 34 pés e 6 pollegadas de pontal.

Parece ter havido outra nau com o mesmo nome, a qual foi construida em principios do seculo XVIII. Em 30 de abril de 1738 *(Gazeta de Lisboa,* 8 de maio de 1738) saíu para a India.

Este modelo pertenceu ao museu da Ajuda, e por intervenção de D. Manuel de Portugal e Castro foi dado pela rainha D. Maria II ao museu de marinha.

NOSSA SENHORA DO BOM SUCCESSO

(VAISSEAU)

Il a été construit dans l'arsenal de Bahia en 1764, et a fait partie de l'escadre combinée, espagnole, napolitaine, maltaise et portugaise, envoyée contre Alger sous le commandement du lieutenant général D. Antonio Barceló. Il partit du Tage le 19 juin 1784. Son commandant était le capitaine de vaisseau José de Mello. Le 20 septembre il mit à la voile avec l'escadre qui a debarqué dans la rade de Roses la division auxiliaire qui prit part avec l'armée espagnole à la campagne du Roussillon. Plus tard on l'a fait entrer dans la forme de radoub à Lisbonne, en 1799, et il en est sorti, après la refonte, sous le nom de *D. João de Castro*. C'était un des vaisseaux de l'escadre qui porta au Brésil la famille royale en novembre 1807. Il était encore au mouillage de Rio de Janeiro en 1820. Ses dimensions étaient: quille 182 pieds, bau 44 pieds, creux 34 pieds 6 pouces.

Il paraît qu'un autre vaisseau de même nom a été bati vers le commencement du XVIII siècle. Il partit pour l'Inde le 30 avril 1738 *(Gazette de Lisbonne,* 8 mai 1738).

Ce modèle appartenait au musée d'Ajuda, et D. Manuel de Portugal e Castro l'obtint de la reine D. Maria II, qui en fit cadeau au musée de marine.

NOSSA SENHORA DO BOM SUCCESSO

(NAU)

(Vista pela amura de estibordo)

NOSSA SENHORA DO BOM SUCCESSO

(MAU)

(Vista pela barra de retiro)

NOSSA SENHORA DO BOM SUCCESSO
(NAU)

NOSSA SENHORA DO BOM SUCCESSO

(MAU)

D. MARIA I

B
1895

(NAU)

Sendo ministro da marinha Martinho de Mello e Castro foi lançada ao mar em Lisboa, a 18 de dezembro de 1789 (supplemento á *Gazeta de Lisboa* de 25 de dezembro de 1789), juntamente com a fragata *S. João Principe* e o brigue *Falcão*. Fez parte da esquadra do marquez de Niza que cooperou com a de Nelson no Mediterraneo contra os francezes e berberescos. A 6 de março de 1795 regressou de Inglaterra em quatorze dias fazendo parte da esquadra do commando de Antonio Januario do Valle. Vinha desarvorada e em conserva da *Conde D. Henrique*, encalhando ao entrar da barra e safando no dia seguinte sem avaria de importancia. Ficou em Lisboa em 1807, quando a côrte foi para o Brazil. Em 21 de maio de 1808 os francezes chamaram-lhe *Cidade de Lisboa*, e esteve sempre armada para a defeza do Tejo contra os inglezes. Foi a Cadiz em soccorro da Fernando VII contra os populares, e ali foi a pique por causa de violento temporal, tendo no porão perto de cem peças de artilheria de bronze, que a regencia do reino lhe tinha mettido a bordo em 1810, quando Massena chegou com o seu exercito ás linhas de Torres Vedras ameaçando a capital. Era navio de muita guinda e pouco lais, de excessivo jogar e de más qualidades nauticas. Foi commandado n'uma viagem a Angola por Francisco de Paula Leite, que depois foi visconde de Veiros. N'essa viagem desarvorou e esteve em risco de perder-se. O seu commandante, que era já chefe de divisão, passou ao exercito com o posto de brigadeiro.

Dimensões 177 pés de quilha, 47 pés de bôca, 37 pés e 6 pollegadas de pontal; 74 peças.

Este modelo pertenceu ao museu da Ajuda.

D. MARIA I

(VAISSEAU)

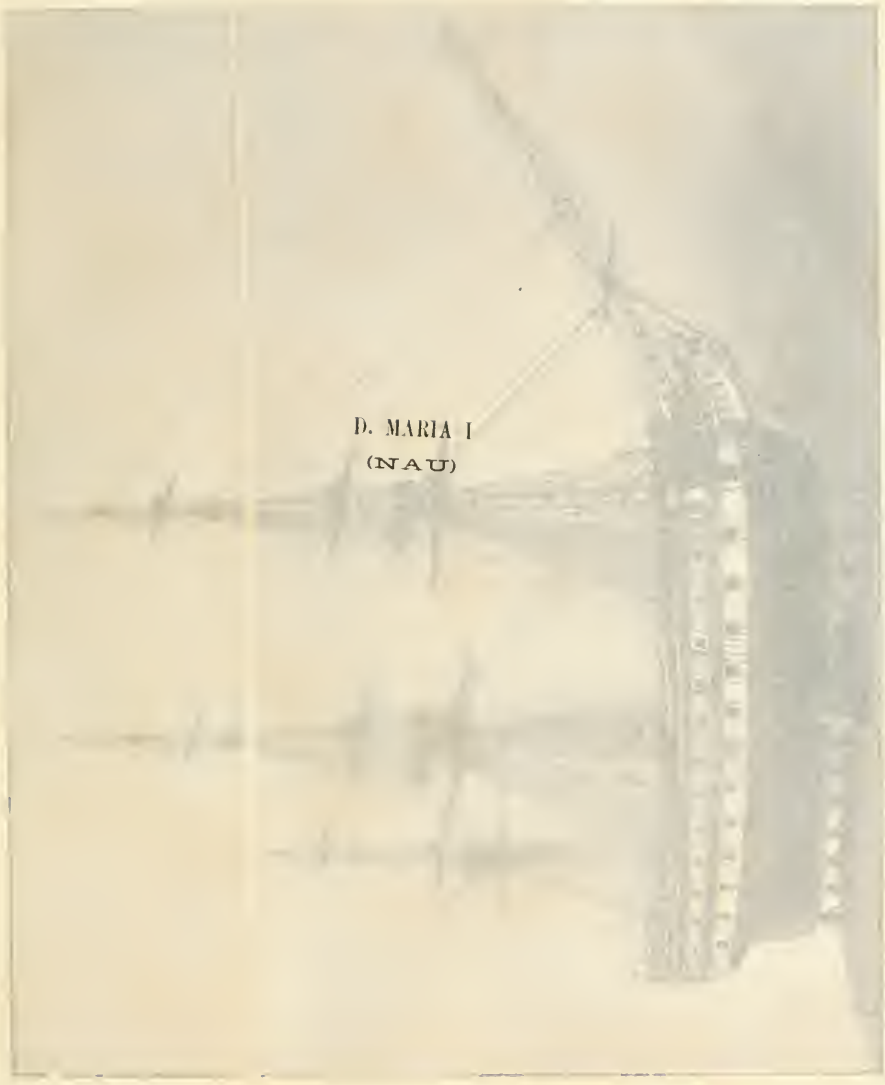
Sous le ministère de Martinho de Mello e Castro, il fut lancé à Lisbonne le 18 décembre 1789 (supplément à la *Gazette de Lisbonne*, 25 décembre 1789), en même temps que la frégate *S. João Principe* et le brick *Falcão*. Il a fait partie de l'escadre du marquis de Niza, laquelle a coopéré avec la flotte de Nelson dans la Méditerranée, contre les français et les barbaresques. Le 6 mars 1795, appartenant à l'escadre commandée par Antonio Januario do Valle, il revenait d'Angleterre, démâté et en conserve du vaisseau *D. Henrique* lorsqu'il échoua sur un banc de la barre; il fut mis à flot le lendemain, sans avaries graves. Lorsque la famille royale partit pour le Brésil il resta à Lisbonne. Le 21 mai 1808 les français en on changé le nom contre celui de *Cidade de Lisboa*, et l'ont tenu toujours armé pour la défense du Tage contre les anglais. On l'a expédié à Cadix en secours de Fernando VII, menacé par une émeute du populaire, et il y a sombré pendant une forte tempête, ayant dans la cale près de cent canons, que la régence du royaume y avait fait en-

tasser, en 1810, lorsque l'armée de Massena, arrivée aux lignes de Torres Vedras, menaçait la capitale.

C'était un navire haut mâté, ayant peu d'envergure, roulant et tanguant fort, et assez mauvais à la mer. Lors d'un voyage qu'il fit à Angola sous le commandement de Francisco de Paula Leite, depuis vicomte de Veiros, il a été démâté et presque en perdition. Son commandant, qui était capitaine de vaisseau, devint brigadier de l'armée de terre.

Ses dimensions étaient: quille 177 pieds, bau 47 pieds, creux 37 pieds 6 pouces; 74 canons.

Ce modèle appartenait au musée d'Ajuda.



D. MARIA I
(NAU)

D. MARIA I

(NAU)

Cabrea, construida pelos engenheiros constructores Luiz Silverio de Faria e Antonio Maria de Faria, apparelhada pelo primeiro tenente graduado da armada Faustino José Marques, em 1840.

Pela singular ornamentação do beque parece ser este modelo o casco da nau *S. Sebastião,* modificado e apropriado para a demonstração do apparelho da cabrea. A cabrea era sempre um navio antigo incapaz de navegar, e aproveitado para tal emprego. A ultima em serviço do arsenal de Lisboa foi a nau *S. Vicente,* antiga *Rainha de Portugal,* a qual foi lançada ao mar em 30 de setembro de 1791. Fez parte da esquadra do marquez de Niza, e da que foi para o Brazil em 1807 com a familia real.

A nau *S. Sebastião,* de sessenta e quatro peças, foi presente da cidade do Rio de Janeiro a el-rei D. José I, em 1766. Em 20 de setembro de 1793 saiu para o porto de Roses com a esquadra que transportou a divisão auxiliar a Hespanha, composta de seis mil homens que fizeram a guerra do Rossilhon contra os francezes. Em 27 de setembro de 1797 era commandada por Sampton Mitchel, capitão de mar e guerra ao serviço de Portugal, e saiu de Lisboa para cruzeiro.

Fez parte da esquadra do marquez de Niza, que cooperou com a de Nelson no Mediterraneo. Em 1808 os francezes chamaram-lhe *Brazil* e vulgarmente *Le Grand Dragon,* por causa da figura de proa. Foi a Cadix, Leorne, e em 1817 ao Rio de Janeiro levar o celebre hiate real *Monte d'oiro,* o qual foi dentro do poço, entre os baileos da nau. Foi este navio que metteu um talão de quilha virando de querena sobre barcaça, sendo o fabrico dirigido pelo habil constructor naval Antonio Joaquim de Oliveira, capitão tenente.

Foi desmanchada em 1818 junto ao reducto da inspecção do arsenal de marinha. Alguma madeira do arco da quilha foi aproveitada em 1857 para a construcção da escuna a vapor *Barão de Lazarim.*

VAISSEAU SERVANT DE MACHINE A MATER FLOTTANTE

Cette machine à mâter a été construite par les ingénieurs de la marine Luiz Silverio de Faria et Antonio Maria de Faria, et gréée par le lieutenant de vaisseau auxiliaire Faustino José Marques, en 1840. Les ornements très remarquables de la guibre, font croire que ce modèle reproduit la coque du vaisseau *S. Sebastião,* modifiée et arrangée, à l'effet de servir de modèle démonstratif d'une machine à mâter flottante. Ces machines étaient toujours de vieux navires hors de service, qu'on utilisait ainsi. La dernière machine à mâter de l'arsenal de Lisbonne a été le vaisseau *S. Vicente,* auparavant *Rainha de Portugal,* mis à l'eau le 20 septembre 1791. Il fit partie de l'escadre du marquis de Niza, et plus tard, en 1807, de celle qui porta au Brésil la famille royale.

Le vaisseau *S. Sebastião,* de soixante-quatre canons, a été donné en cadeau au roi D. José I, par la ville de Rio de Janeiro en 1766. Le 20 septembre 1793 il partit

pour la rade de Roses avec l'escadre qui portait la division auxiliaire, forte de six mil hommes, qui combatit au Roussillon avec l'armée espagnole contre les français. Le 27 septembre 1797 il appareilla pour une croisière, étant commandé par le capitaine de vaisseau au service de Portugal Sampson Mitchel. C'était un des vaisseaux de l'escadre du marquis de Niza, laquelle fit campagne dans la Méditerranée avec la flotte de Nelson. En 1808 les français l'ont nommé *Brésil,* ou, plus souvent *Le Grand Dragon,* à cause de la figure de la poulaine. Il fit deux voyages, l'un à Cadix, l'autre à Livourne, et en 1817 à Rio de Janeiro, en portant dans le pont coupé, entre les passavants, la célèbre goëlette *Monte d'oiro.* On a changé une partie de la quille de ce navire, en l'abattant sur un ponton de carène, le travail de radoub ayant été dirigé par un habile ingénieur de la marine, le capitaine de corvette Antonio Joaquim de Oliveira. On l'a démoli près de l'ancienne redoute, où est établie la direction de l'arsenal de la marine, et plus d'un tronçon de sa quille, qui était en bois *d'arco,* a été mis à profit en 1857, pour la construction de la goëlette à vapeur *Barão de Lazarim.*

S. SEBASTIÃO
(NAU CABREA)

S. SEBASTIÃO
(NAU CABRERA)

REAL PRINCIPE DA BEIRA

D
1895

(NAU)

Foi construida nos fins do seculo XVIII. Tinha trinta e sete peças por banda e dois guardas-leme. Demandava 22 pés a ré quando carregada.

A figura de proa representa um homem vestido com a farda de official de marinha d'esse tempo.

É um bom modelo para o estudo do apparelho e pintura usada nos antigos navios de guerra portuguezes.

REAL PRINCIPE DA BEIRA

(VAISSEAU)

Il a été construit vers la fin du XVIII siècle. C'était un vaisseau monté de trente-sept canons en batterie à chaque bord, et deux en retraite, et il calait 22 pieds à l'arrière, en pleine charge. La figure de la guibre représente un homme portant l'uniforme d'officier de marine du temps. C'est un bon modèle pour l'étude du gréement, et de la peinture des anciens navires de guerre portugais.

REAL PRINCIPE DA BEIRA

(NAU)

REAL PRINCIPE DA BEIRA

(NAU)

REAL PRINCIPE DA BEIRA

(NAU)

(Beque e amura de bombordo)

REAL PRINCIPE DE BEIRA

(MAU)

(Regue e annexos de bombordo)

REAL PRINCIPE DA BEIRA

(NAU)

(Painel da popa)

REAL PRINCIPE DA BEIRA

(NAU)

(Painel da popa)

S. FRANCISCO

E
1895

(NAU)

É construcção do fim do seculo XVIII, e pelo seu aspecto contemporanea da nau *D. Maria I.* Pertenceu á marinha de Goa. Era navio de grande tonelagem e fez varias derrotas á India como nau de viagem, transportando carregamentos valiosos. Por aquelles tempos todos os navios andavam corridos de artilheria e as grandes charruas mercantes portuguezas eram notaveis pelo seu aspecto militar.

Este modelo, ainda que duvidoso e muito avariado, foi comprado em 1888 pelo contra-almirante Antonio do Nascimento Pereira de Sampaio para o museu de marinha. Foi depois restaurado, com o possivel rigor, sob a direcção do segundo tenente graduado Luiz Baptista Gonçalves, mestre de apparelho e manobra da escola naval.

Na marinha de Goa, de 1776 a 1800, figurou uma fragata *S. Francisco Xavier,* de quarenta e duas peças. O vice-rei, conde da Ega, mandou em 1758 construir em Damão varios navios, achando que as fragatas de quarenta, trinta e vinte e quatro eram as mais proprias para o serviço d'aquella costa, por se poderem chegar á terra. Á falta de melhores indicações parece-me provavel poder considerar-se este modelo como sendo o de um dos navios d'esse tempo.

Em 1602 houve uma nau *S. Francisco,* a qual encalhou nas pedras da barra de Coulão, e depois de reparada regressou ao reino em 1604. Existe na sociedade de geographia de Lisboa uma lapide, que esteve na bibliotheca publica e depois na da escola naval, a qual commemora este facto. Servia de pedestal a uma cruz feita do mastro da nau e votada a S. Francisco pelos tripulantes.

S. FRANCISCO

(VAISSEAU)

Ce vaisseau a été construit vers la fin du XVIII siècle, et sa forme générale fait croire qu'il a été contemporain du *D. Maria I.* Il appartenait à la marine de Goa. C'était un bâtiment de fort tonnage, qui fit plusieurs fois le voyage de l'Inde, armé en flûte, avec des chargements d'une grande valeur. En ce temps-là tous les navires portaient une batterie de canons, et les gros bâtiments de commerce portugais étaient surtout remarquables par son apparence tout à fait militaire. Ce modèle, dont l'authenticité est assez douteuse, a été acheté pour le musée de marine par le contre-amiral Antonio do Nascimento Pereira de Sampaio. Plus tard il a été réparé aussi rigoureusement que possible sous la direction de l'enseigne auxiliaire Luiz Baptista Gonçalves, professeur de gréement et de manœuvre à l'école navale. La marine de Goa possédait, vers les années de 1776 à 1800, une frégate de nom *S. Francisco Xavier,* qui portait quarante-deux canons. Le vice-roi comte da Ega ordonna la construction, à Damão, de plusieurs navires, estimant que les frégates de quarante, trénte et vingt-quatre étaient les plus convenables pour le service de la côte, parce qu'elles pouvaient ranger la terre. A défaut d'indications plus précises, il me semble que ce

modèle peut être regardé comme étant celui d'un des navires de ce temps-là. Un autre vaisseau *S. Francisco* a existé en 1602; il a échoué sur les recifs de la barre de Quilon, et ayant été réparé, il est revenu au royaume dans le courant de l'année 1604. La société de géographie de Lisbonne possède une pierre, qui a été dans la bibliothèque publique, et puis à l'école navale, qui rapelle ce fait. Elle servait de piédestal à une croix, faite de l'un des mats du vaisseau, laquelle a été vouée par l'équipage à S. François.

S. FRANCISCO

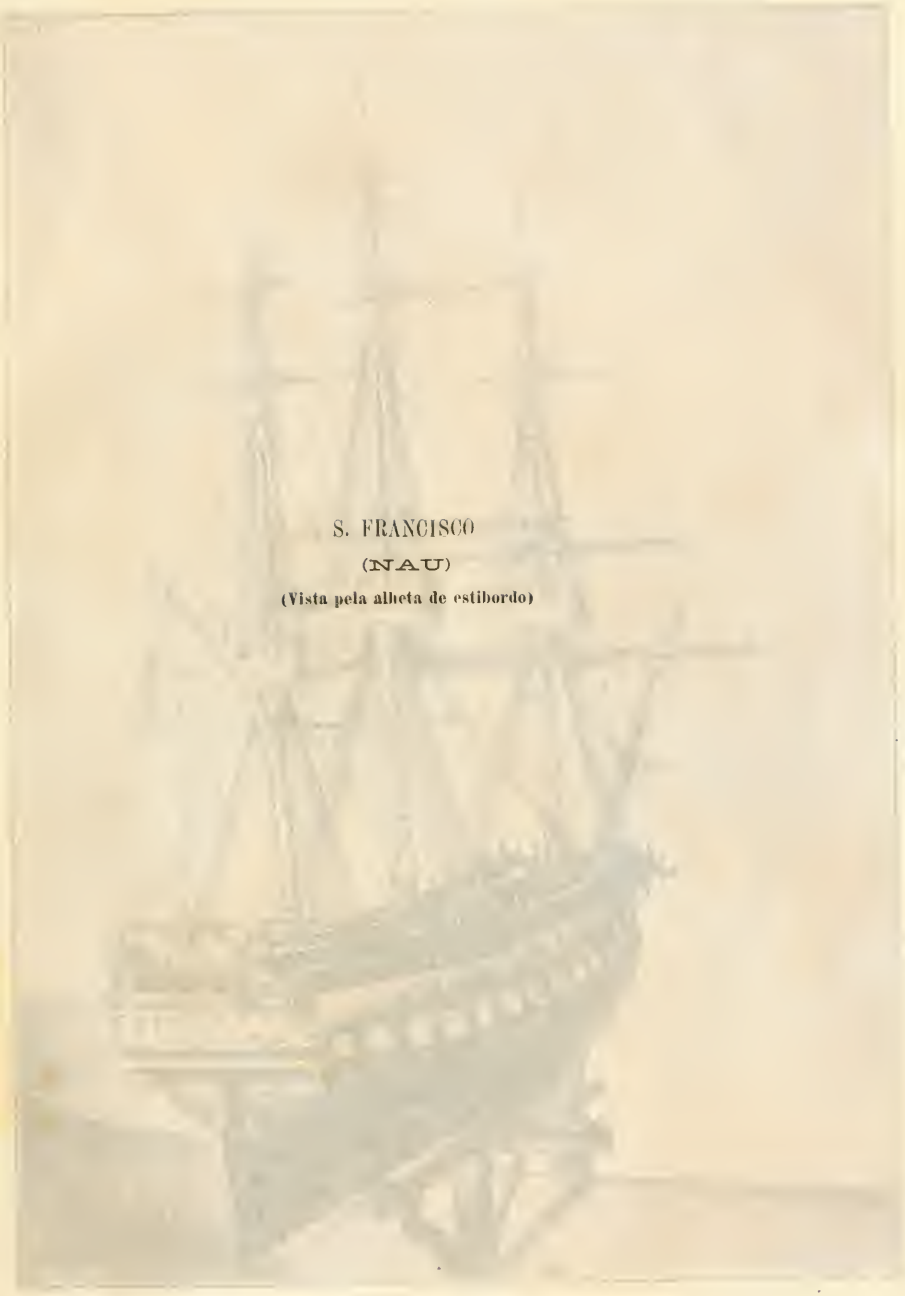
(NAU)

(Vista pela amura de estibordo)

S. FRANCISCO

(MAU)

(Vista pela barra de estibordo)



S. FRANCISCO

(NAU)

(Vista pela alheta de estibordo)

S. FRANCISCO

(MAU)

(Vista pela Albufeira do estibordo)

NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO E SANTO ANTONIO F

1895

(NAU)

Vulgarmente chamada *Conceição Asia Feliz.*

Foi construida em Lisboa no tempo do marquez de Pombal. Fez varias viagens da carreira da India, sendo finalmente aprisionada em 1807 pelo corsario francez Surcouf, perto da costa do Natal, e conduzida á ilha de França, aonde desarmou.

Outras naus houve com o nome de *Conceição,* sendo notavel a que em 1794 foi chrismada em *Principe Real,* e que conduzin a seu bordo, em novembro de 1807, o principe real ao Brazil.

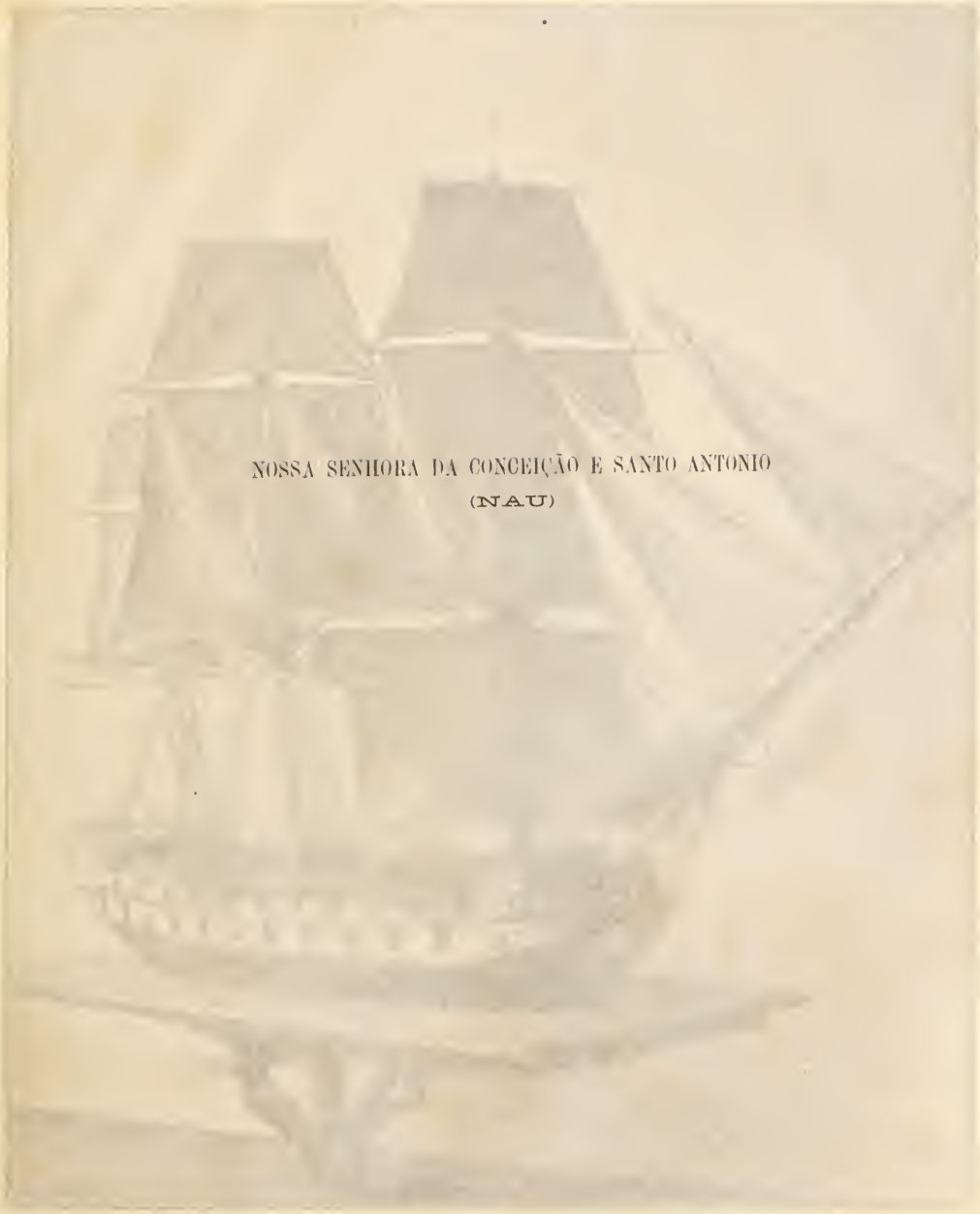
Ha duvidas se este modelo é uma copia rigorosa.

Consta ter sido o casco comprado a um particular, e por ser de um navio parecido com a *Conceição Asia Feliz* foi depois apparelhado rigorosamente no museu, ficando com aspecto geral muito similhante.

NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO E SANTO ANTONIO

(VAISSEAU)

On l'appellait plus souvent *Conceição Asia Feliz.* Il a été construit à Lisbonne du temps du marquis de Pombal, et fit plusieurs fois le voyage de l'Inde, jusqu'à ce qu'il a été pris, en 1807, près de la côte de Natal, par le corsaire français Surcouf, qui l'a mené dans l'île de France, où il a été désarmé. D'autres navires ont existé, portant ce même nom de *Conceição,* dont le plus célèbre, qui l'a changé en 1794 contre celui de *Principe Real,* alla au Brésil en novembre 1807, en portant à son bord le prince royal. Il est douteux que ce modèle soit une copie exacte; il paraît que la coque a été achetée à un particulier, et comme l'on a reconnu qu'elle ressemblait assez à celle du *Conceição Asia Feliz,* on la gréa plus tard au musée, en toute rigueur, et l'aspect général en est resté très ressemblant.



NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO E SANTO ANTONIO

(NAU)

ZOSSY SEZIMORY DY COZOEHÇJO E SJAZTO AJTOZIO
(MAU)

PRINCIPE DA BEIRA

(NAU)

Construida em principios do seculo XVIII.

Saiu de Lisboa, a 21 de março de 1780, commandada por Matheus Pereira. Ia carregada para a India Oriental, com escala pela Bahia, por conta da companhia de Pernambuco. Celestino chama-lhe fragata e diz que foi de nau de viagem á China, sendo o seu commandante muito temido dos piratas, que lhe chamavam o Tigre.

É este um dos modelos de navio mais antigo que possuia o museu de marinha. Figura n'uma relação com o nome de galeão *Principe da Beira,* classificação que não é rigorosamente exacta, cabendo muito em especial aos grandes navios de guerra portuguezes e hespanhoes dos fins do seculo XVI, que navegavam para as conquistas d'alem mar.

PRINCIPE DA BEIRA

(VAISSEAU)

Il a été construit vers le commencement du XVIII siècle. Sous le commandement de Matheus Pereira, il partit de Lisbonne, le 21 mai 1780, pour les Indes orientales, relâchant à Bahia, avec un plein chargement, à compte de la compagnie de Pernambuco. Celestino l'appelle frégate, en disant qu'elle alla en Chine, armée en flûte, et que son commandant était la terreur des pirates, qui l'ont surnommé le *Tigre.* Ce modèle est un des plus anciens du musée de marine. Il figure dans une relation comme étant le galion *Principe da Beira;* mais cette classification manque d'exactitude, parce qu'elle s'appliquait plus spécialement aux grands navires de guerre portugais et espagnols de la fin du XVI siècle, qui naviguaient vers les colonies d'outre-mer.

PRINCIPE DA BEIRA
(NAU)

PRINCIPE DY BERRY
(MAU)

PRINCIPE DA BEIRA

(NAU)

(Painel da popa)

PRINCIPE DE BERRY

(MAU)

(Painel da popa)

Modelo de uma nau do principio do seculo XIX.

Tem duas alcaixas brancas. Este navio pertencia a uma planta em relevo do arsenal da Bahia, admiravelmente trabalhada, e feita em 1800 pelo capitão engenheiro reformado José de Anchieta de Mesquita, e offerecida ao principe D. João.

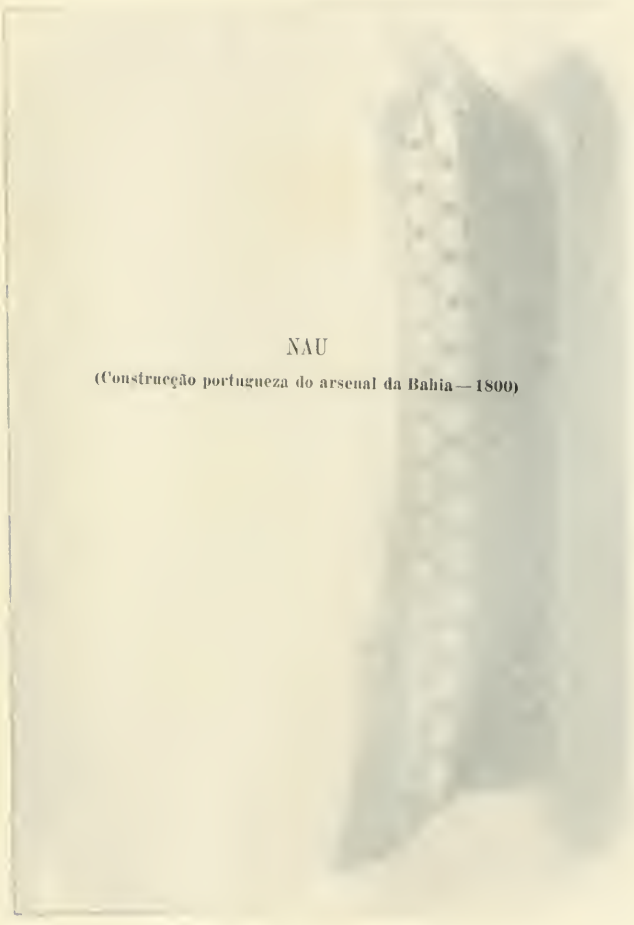
Foi salvo de total ruina este modelo de nau, que figurava no estaleiro, pelos cuidados do capitão de mar e guerra Antonio Fernandes da Cunha, em fins de 1894, quando serviu de director da escola.

Apesar de não ser um dos modelos mais perfeitos, merece ser conservado pela sua proveniencia. Tem entre os ornatos da grinalda um medalhão com o retrato do principe regente.

VAISSEAU

Modèle d'un vaisseau du commencement du XIX siècle. Il a deux lignes de batterie peintes en blanc, et faisait partie d'un plan en relief de l'arsenal de Bahia, excellent travail exécuté en 1800 par le capitaine de génie en retraite José de Anchieta de Mesquita, qui en fit cadeau au prince D. João.

Ce modèle de vaisseau qu'y figurait sur chantier, a été sauvé d'une entière destruction en 1894, par les soins du capitaine de vaisseau Antonio Fernandes da Cunha, alors directeur de l'école. Quoique n'étant pas un des plus beaux, ce modèle doit être conservé, en égard à sa provenance. Parmi les ornements de l'arrière, on voit, dans un médaillon, le portrait du prince régent.



NAU

(Construcção portugueza do arsenal da Bahia — 1800)

XII

(Construcção portugueza do arsenal da Bahia - 1800)

NAU

(Construcção portugueza do arsenal da Bahia, 1800 — Painel da popa)

NAU

(Construcção portugueza do arsenal da Bahia, 1800 — Painel da popa)

NAU

1

1895

Modelo de uma nau dos fins do seculo XVIII prompta a ser lançada ao mar. É o typo geral das naus d'aquella epocha, notavel pela minuciosidade dos detalhes e perfeito acabamento de toda a obra.

VAISSEAU

Modèle d'un vaisseau de la fin du XVIII siècle, prêt à être lancé à la mer. Il reproduit le type général des vaisseaux de l'époque; le travail d'ensemble en est très fini, ainsi que tous les petits détails.

NAU

(Construcção portugueza do fim do seculo XVIII)

(Construcção portugueza do fim do seculo XVIII)

NAU

(Construcção portugueza do fim do seculo XVIII — Painel da popa)

NAU

(Construcção portugueza do fim do seculo XVIII — Painel da popa)

NAU

(Construcção portugueza do fim do seculo XVIII — Alforje de bombordo)

XVI

(Construcção portugueza do fim do seculo XVIII — Alfofje de pombal)

FRAGATA DE VÉLA

J
1895

É construcção dos fins do seculo XVIII, principio do XIX.

É ainda dos antigos navios de poço e notavel pela maneira rigorosa como está apparelhado.

FREGATE A VOILES

Elle appartient à la fin du XVIII siècle, ou au commencement du XIX. C'est un ancien navire à pont coupé, et très remarquable par l'exactitude de son gréement.

FRAGATA DE VÉLA

FRAGATA DE VELA

FRAGATA DO SECULO XVIII

K
1895

Este modelo serviu a el-rei D. José I para o estudo da construcção naval, e divisões internas do navio.

É um magnifico exemplar pela minuciosidade dos detalhes, e alem d'isso notavel por demonstrar que já n'essa epocha era vulgar na construcção naval portugueza o emprego das balisas reviradas.

Este modelo pertenceu ao museu da Ajuda.

FRÉGATE DU XVIII SIÈCLE

Ce modèle a servi au roi D. José I, pour l'étude de la construction navale, et des divisions intérieures d'un navire. C'est un très bon exemplaire, très fini dans les détails, et remarquable surtout parce qu'on y voit que les couples dévoyés étaient déjà en usage, à cette époque, dans les constructions navales portugaises.

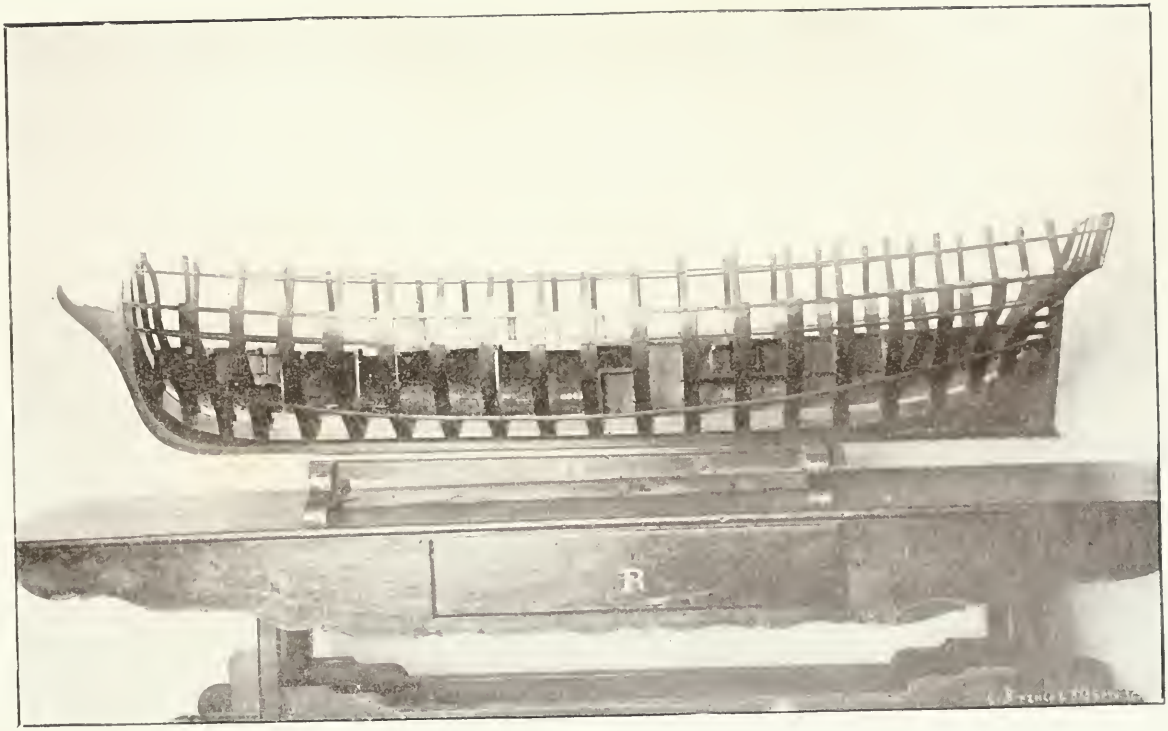
Ce modèle appartenait au musée d'Ajuda.

FRAGATA DO SECULO XVIII

(Modelo offerecido a El-Rei D. José I)

FRAGATA DO SECULO XVIII

(Modelo offerecido a El-Rei D. José I)



FRAGATA DE VÉLA

Modelo de uma fragata de véla destinada á demonstração do apparelho e velame do navio. É do typo das fragatas de madeira do meado do seculo XIX. Não representa qualquer das fragatas portuguezas d'esse tempo. Serviu por muitos annos para ensino da cadeira de manobra e theoria do navio. É bem conhecido de todos os alumnos da escola naval, e em particular dos discipulos do lente J. J. de Mattos Correia, que por largo periodo regeu aquella aula.

Foi restaurado em 1869 ou 1870, soffrendo algumas modificações no pavimento da tolda, e tirada a artilheria que lhe guarnecia as baterias da tolda e do convez, por não estarem completas.

Algumas d'essas peças conservam-se na galeria de modelos de artilheria, na escola. O apparelho e velame está com todo o preceito da obra primitiva.

FREGATE A VOILES

Modèle d'une frégate à voiles, servant à la démonstration du grécment et de la voilure d'un navire.

Il reproduit la forme générale des frégates en bois, du milieu du XIX siècle, et ne représente en particulier aucune des frégates portugaises de cette époque.

Il a servi pendant plusieurs années à l'enseignement, dans la classe de manœuvre et de théorie du navire, étant à cause de cela bien connu des élèves de l'école navale, et en particulier de ceux qui ont été à même d'entendre les leçons du professeur J. J. de Mattos Correia, qui a enseigné cette matière assez longtemps. Il a été restauré en 1869 ou 1870; le plancher du pont a été quelque peu changé, et tous les canons des batteries du pont et de l'entrepont ont été enlevés, parce qu'ils n'étaient pas au complet. On peut voir encore quelques-unes de ces pièces dans la galerie des modèles de l'école. Le grécment et la voilure conservent toute l'exactitude du modèle primitif.

FRAGATA DE VÉLA

(Modelo para o estudo do apparelho do navio)

FRAGATA DE VELA

(Modelo para o estudo do apparelho do navio)

Modelo de uma fragata virada de querena sobre a barcaça e reparando o fundo.

Emquanto os navios foram de pequena tonelagem encalhavam na praia para limpar ou fabricar o fundo. O augmento de lotação tornou esta faina difficilima e por vezes impossivel.

Introduziu-se então na armada o uso da *querena á italiana,* inclinando o navio sobre outro.

Foi assim que a nau *S. Sebastião* substituiu no mar um talão de quilha. Hoje ainda se emprega esta manobra onde não ha diques que permittam pôr o navio em secco. No Douro é vulgar ver de querena, sobre a margem de Massarellos, as grandes galeras e barcas da carreira do Brazil.

Ouvi chamar a este modelo fragata *Minerva,* mas não conheço documento comprovativo, nem o aspecto geral do casco e apparelho auctorisa a consideral-o tão antigo. Talvez alguma restauração moderna o tivesse alterado, o que ignoro. A figura de proa é um busto da deusa, que faz lembrar pelo estylo a escola da Ajuda e os tempos da rainha.

Representa uma fragata dos meados d'este seculo, e portanto mais moderna. Perdeu-se uma chapa de metal que tinha pregada no costado, e que dizia por quem o modelo fôra construido. Por comparação com outros do museu julgo-o apparelhado por Faustino José Marques para estudo dos guardas marinhas.

Em 1871 ou 1872 foi restaurado o apparelho pelo segundo tenente graduado Francisco Antonio dos Santos.

A fragata portugueza *Minerva* era de quarenta e quatro peças.

Em 1789 saíu de Lisboa para cruzeiro, e para igual serviço em 21 de março de 1792, commandada pelo chefe de esquadra Januario do Valle. A 24 de março de 1798 saíu commandada pelo chefe de divisão Thomás Stone No inverno de 1779 fazia parte da esquadra do Estreito juntamente com as fragatas *Fenix* e *Carlota.* Fez muitas commissões de serviço, e n'um dos seus cruzeiros apresou o navio francez *Epervier.* Em 1807 fez parte da frota que acompanhou ao Brazil a familia real, e tendo ido como nau de viagem comboiar uns navios da praça do Rio de Janeiro a Calcutta, foi capturada nas braças de Bengala em 1809 pela fragata franceza *Bellone,* do commando de Duperré, e pela corveta ingleza *Victor,* que poucos dias antes fôra apresada pela fragata. Foi conduzida á ilha de França, e armada pelos francezes andou ás presas dos navios da companhia da India. Condemnada por incapaz de navegar parece que foi a pique combatendo fundeada, servindo de bateria fluctuante, contra uma esquadrilha ingleza n'um dos portos da Mauricia.

FREGATE

Modèle d'une frégate abattue en carène sur ponton, en radoub des œuvres vives.

Tant que les navires ont été de faible tonnage, on les échouait sur la grève, afin d'en nettoyer ou radouber le fond. L'accroissement du tonnage rendit ce procédé

très difficile, et souvent impraticable. On commença alors à faire usage du procédé *italien,* en abattant le navire sur un autre.

De la sorte on a changé en mer une pièce de la quille du vaisseau *S. Sebastião.* Dans les ports où les cales de radoub manquent, on emploie encore ce moyen, faute de pouvoir mettre les navires à sec. Dans le Douro c'est assez commun d'abattre en carène, sur la rive près de Massarellos, les grands trois mats, qui font voyage pour le Brésil. J'ai entendu nommer ce navire: frégate *Minerva,* mais je n'ai trouvé nulle part de document confirmatif, ni l'aspect général de la coque et du gréement font croire, non plus, a tant d'ancienneté. Quelque racommodement de fraiche date l'aura peut-être rendu méconnaissable, ce que pourtant j'ignore. La statue de l'avant est un buste de la déesse, rappelant par son style l'école de l'Ajuda et l'époque de la reine. Il représente une frégate du milieu de ce siècle, et donc plus moderne. On a perdu une plaque de métal portant le nom du constructeur, laquelle était autrefois clouée sur le bordage. En comparant ce modèle aux autres du musée, je crois qu'il a été gréé par Faustino José Marques, pour servir à l'enseignement des gardes marines.

En 1871 ou 1872, il a été réparé et gréé à nouveau par l'enseigne auxiliaire Francisco Antonio dos Santos.

La frégate portugaise *Minerva* était de quarante-quatre canons. Elle partit de Lisbonne en 1789 pour une croisière, et encore pour le même service en 1792, commandée par le chef d'escadre Antonio Januario do Valle. Le 24 mars 1798, elle mit à la voile sous le commandement de Thomas Stone. Dans l'hiver de 1779, nous la retrouvons faisant partie de l'escadre du Détroit, avec les frégates *Fenix* et *Carlota.* Elle fit plusieurs campagnes, et pendant une croisière elle prit le navire français *Épervier.*

En 1807 elle était de la flotte, qui accompagna au Brésil la famille royale, et deux ans plus tard, en 1809, de retour d'un voyage à Calcutta, où elle était allée, armée en flûte, en escortant quelques navires de commerce de Rio de Janeiro, elle fut prise dans les braces du Bengale, par la frégate française *Bellone,* du capitaine Duperré, et par la corvette anglaise *Victor,* que quelques jours auparavant avait été amarinée par la frégate susdite. Conduite à l'ile de France, et armée par les français, elle fit campagne en courant sus aux navires de la compagnie des Indes. Condamnée par innavigabilité, il paraît qu'on l'a transformée en batterie flottante, et qu'elle a coulé au mouillage, en combattant contre une flotille anglaise, dans un des ports de Maurice.

FRAGATA DE VÉLA

N
1895

Modelo de uma fragata do segundo quartel do seculo XIX. Representa o lado de bombordo do navio cortado pelo plano de mediania e pregado sobre um quadro onde pintaram um porto.

Dizem ser a fragata *D. Maria II*, mas nada affirma esta denominação. A figura de proa parece ser um busto de mulher. Talvez o aspecto geral do casco fosse a causa de ser assim designada. A ser verdade teria maior valor para a historia da marinha portugueza.

A fragata *D. Maria II* foi comprada em Inglaterra em 1832. Concorreu poderosamente para o triumpho da causa liberal. A 5 de julho de 1833, no combate naval do cabo de S. Vicente, bateu-se com a fragata realista *Princeza Real*, obrigando-a a arriar bandeira. Em 1846, durante o bloqueio da costa do norte, bateu-se com a esquadrilha da junta do Porto. Fez viagens da India e da China, perdendo-se por explosão do paiol da polvora na rada de Macau, a 29 de outubro de 1850, commandada pelo capitão tenente Francisco de Assis e Silva.

FREGATE A VOILES

Modèle d'une frégate à voiles, appartenant à la fin de la première moitié de ce siècle. Il montre le côté de babord du navire, coupé suivant un plan longitudinal; il est cloué sur un tableau, dont la peinture représente un port. On dit que c'est la frégate *D. Maria,* mais rien ne le confirme.

La figure de la poulaine semble être un buste de femme. Peut-être la forme générale de la coque a-t-elle contribué, à ce qu'on la nommât ainsi. Si c'était vrai, elle aurait une plus grande valeur pour l'histoire de la marine portugaise. La frégate *D. Maria* a été achetée en Angleterre en 1832. Elle a concouru puissamment au triomphe de la cause libérale. Le 5 juin 1833, à la bataille navale du cap S. Vincent, elle combatit contre la frégate royaliste *Princeza Real* et l'a forcée d'amener. En 1846, pendant le blocus de la côte du nord, elle s'est encore battue avec la flotille de la Junta do Porto. Après avoir fait quelques campagnes dans l'Inde et en Chine, elle a été détruite par une explosion des soutes à poudre, en rade de Macao le 29 octobre 1850; son commandant était le capitaine de corvette Francisco d'Assis e Silva.

ELISA

(CORVETA)

Foi construida em Lisboa em 1823, e recebeu o nome de *Congresso,* figurando em alguns documentos como fragata d'esse nome.

Era ainda vulgar chamar fragata ao navio de tres gaveas, embora não tivesse bateria no convez, mas sómente na tolda. Passou a chamar-se *Cybelle* pela restauração do poder absoluto, e finalmente *Elisa* depois de capturada no combate naval do cabo de S. Vicente, a 5 de julho de 1833, pela esquadra da rainha. Desarmou para fabricar a 12 de dezembro de 1835. Em 19 de janeiro de 1838, achando-se no porto do Funchal, teve de largar com um temporal de OSO, ao qual resistiu, estando quasi sossobrada por lhe ter corrido á banda uma porção de mantimentos que transportava na coberta. Estava de capa rigorosa e chegou a adormecer, salvando-se milagrosamente por lhe ter alargado o vento.

Era seu commandante João Teixeira Barbosa Leite. Desarmou a 31 de março de 1838. Era um lindo navio do seu tempo, e excellente vaso de guerra, segundo a opinião dos contemporaneos.

ELISA

(CORVETTE)

Elle a été construite à Lisbonne, et a reçu primitivement le nom de *Congresso;* on la voit d'ailleurs figurer comme frégate de même nom dans quelques documents. Il était encore très commun de donner le nom de frégate, à tout navire portant trois phares carrés, quoique ayant seulement des canons sur le pont, et pas de batterie couverte. Plus tard, du temps du gouvernement absolu, on en a changé le nom contre celui de *Cybèle,* et, dernièrement, elle a pris celui de *Elisa,* après le combat naval du cap S. Vincent, où elle a été prise par l'escadre de la reine. Le 12 décembre 1835 elle désarma pour radouber. Étant en rade de Funchal, le 19 janvier 1838, elle fut forcée d'appareiller, par un très gros temps de OSO; elle en a échapé miraculeusement, car elle était à la cape lorsqu'une assez grande quantité de vivres, qu'elle portait dans l'entrepont, tomba d'un côté, et la tint endormie et presque chavirée, jusqu'à ce que le vent, en adonnant tout à coup, la redressa. Son commandant était João Teixeira Barbosa Leite. Elle désarma le 31 mars 1838. C'était un très beau navire, et, au dire de ceux qui l'ont connu, un excellent bâtiment de guerre.

LEALDADE

(CORVETA)

Foi construida em Lisboa por Antonio Joaquim de Oliveira, e principiou a navegar no verão de 1820. Foi mandada ao Rio de Janeiro em 1826 levar a nova da morte de D. João VI, trazendo no seu regresso as segundas vias da carta constitucional, que depois foi repudiada pelo governo miguelista. Saíu oito dias depois da fragata ingleza *Minerva,* para que o ministro d'aquella nação fosse o portador que as entregasse á infante regente. Chegou, porém, oito dias primeiro, mas em tal estado que foi encalhada junto ao reducto do arsenal para desmanchar.

Era navio em que todas as qualidades nauticas correspondiam á elegancia e belleza do risco.

LEALDADE

(CORVETTE)

Elle a été construite à Lisbonne, par Antonio Joaquim de Oliveira, et prit la mer dans le courant de l'été de 1820. Elle fut expédié à Rio de Janeiro, en portant la nouvelle de la mort de D. João VI, et au retour, elle en apporta un double du texte de la charte constitutionnelle, abrogée plus tard sous le gouvernement de D. Miguel. On ne la laissa partir que huit jours après la frégate anglaise *Minerva,* afin que l'ambassadeur de cette nation remit lui-même à la régente le diplôme susdit. Elle arriva néanmoins huit jours plus tôt, mais dans un si piteux état, qu'on a dû l'échouer tout de suite, près de l'arsenal, où elle a été dépecée. C'était un navire dont toutes les qualités nautiques repondaient à la beauté de la forme.

COSTELLA

(HIATE)

Hiate mercante do principio do seculo XIX.

Navio de tres mastros latinos e de seis peças. Armou em corsario e fez algumas presas aos francezes.

O contra-almirante Celestino Soares, quando deixou de ser director da escola naval, não foi exonerado do cargo de director do museu de marinha. Archeologo naval conceituado era alem d'isso apaixonado pelo cargo que exercia.

O hiate *Costella* era de tres mastros latinos, porém no museu só havia o casco. Um dia, ahi por fins de 1865, Celestino, visitando o museu, notou que fôra o navio mastreado e apparelhado de modo differente. Indagou do demonstrador de construcção quem lhe dera a ordem, e, vibrando a bengalla que trazia, quebrou os mastros indignado, dizendo só assim poder remediar tamanho anachronismo.

Este facto é historico; por muitas vezes o ouvi contar minuciosamente ao conservador do museu, e o modelo, ainda no arrancado das mesas de enxarcia e outras leves avarias, conserva memorias da rascada.

COSTELLA

(GOËLETTE)

Elle portait trois mats et six canons. Ce n'était pourtant qu'un navire de commerce du commencement du XIX siècle, et qui, armé en course, a fait quelques prises aux français.

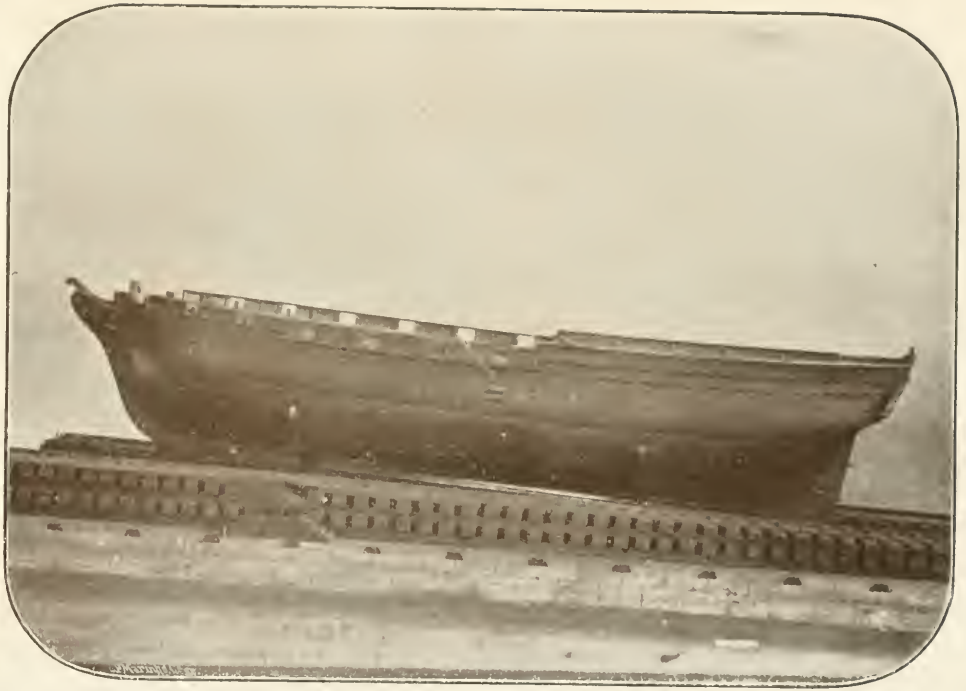
Le contre-amiral Celestino Soares, qui a toujours gardé la direction du musée, quoique ayant quitté celle de l'école navale, était un savant archéologue en fait de marine, et, au surplus, il aimait passionnément sa charge officielle.

La goëlette *Costella* portait trois mats à voilure latine; mais, au musée, il n'en existait que la coque.

Un jour, vers la fin de l'année 1865, Celestino remarqua, en parcourant le musée, que le navire avait été maté et gréé d'un manière différente. Il manda l'officier chargé de l'enseignement pratique du gréement, et, sachant de lui, qui avait donné l'ordre, il fut pris d'un mouvement d'indignation, et cassa les mats à coups de canne, en disant que c'était le seul moyen de remédier à un si grand anachronisme. Ce fait est historique; le conservateur du musée me l'a raconté assez souvent dans tous ses détails, et le modèle garde encore dans ses porte-haubans arrachés, et dans quelques autres moindres dégâts, les traces trop visibles de la tourmente.

COSTELLA
(HIATE)

(OSTELLA
(HIATE)



LANCHA BOMBARDEIRA

R
1895

Este pequeno modelo é um documento de valor. Embarcação similhante ás destinadas ao bombardeamento da cidade e fortificação de Argel, em julho de 1784, pela esquadra alliada portugueza, hespanhola, napolitana e malteza composta de cento e vinte e sete navios sob o commando do tenente general D. Antonio Barceló.

Era commandante da esquadra portugueza, composta de duas naus e duas fragatas, o coronel de mar Bernardo Ramires Esquivel.

Por decreto de 28 de setembro de 1784 foram promovidos por distincção os officiaes que foram á expedição de Argel.

Este modelo pertenceu ao museu da Ajuda.

GALIOTE A BOMBES

Ce petit modèle a beaucoup de valeur. C'est un bateau semblable à ceux qui ont été destinés au bombardement des forts d'Alger en juillet 1784, lesquels ont fait partie de la flotte combinée portugaise, espagnole, napolitaine et maltaise, forte de cent vingt-sept navires, sous le commandement du lieutenant général D. Antonio Barceló. Le commandant de l'escadre portugaise, qui était composée de deux vaisseaux et deux frégates, était le colonel de marine Bernardo Ramires Esquivel. Par ordonnance royale du 28 septembre 1784, les officiers qui prirent part à l'expédition d'Alger ont été promus pour faits de guerre.

Ce modèle appartenait au musée d'Ajuda.

LANCHA BOMBARDEIRA

LANCIA ROMERIDERA

CHAVECO ARGELINO

Corsario argelino, vulgarmente chamado *escapadia de mouros*. O chaveco é um typo de navio propriamente mourisco, apesar de tambem ter sido usado pelas marinhas christãs do Mediterraneo. Foram notaveis estes navios, tripulados pelos piratas berberescos, pelas suas rapinas no Mediterraneo e costa da Peninsula, sendo necessario equipar esquadras e manter cruzeiros aturados para lhes prohibir a saída do Estreito para o Oceano. Com a tomada de Argel pelos francezes findaram as suas aventuras.

Este modelo julga-se ser copia de um chaveco argelino que esteve arribado por força maior no porto de Lisboa em tempo de D. Maria I. Eram estes navios considerados como dos melhores de bolina, o que convinha á tactica dos corsarios para fugir ganhando barlavento ás naus e fragatas redondas de que em geral se compunham as armadas do Estreito e guarda costa.

CHEBECK ALGERIEN

Corsaire algérien connu plus souvent sous le nom de *escapadia de maures*. Le *chebeck* est une sorte de bateau essenciellement mauresque, qui a été néanmoins en usage dans les marines chrétiennes de la Méditerranée. Ces navires se sont rendus célèbres, lorsque montés par des pirates barbaresques, ils ravageaient les côtes de la Méditerranée et de la Peninsule, à tel point qu'il a fallu armer des escadres, et tenir sans relâche des croisières, pour les empêcher de passer le Détroit et de venir dans l'océan. La prise d'Alger par les français mit fin à leurs courses. On croit que ce modèle est la copie d'un *chebeck* algérien, qui a été forcé de relâcher à Lisbonne au temps de la reine D. Maria I. Ces navires étaient regardés comme étant les meilleurs pour serrer le vent, ce qui convenait très bien à la tactique des corsaires, qui, prenant chasse en tenant au plus près, gagnaient au vent aux navires carrés, tels que les vaisseaux et les frégates dont étaient composées l'escadre garde côte et celle du Détroit.

CHAVICO ARGELINO

CHICO ARGENTO

MINDELLO

(VAPOR)

Vapor de rodas da força de 220 cavallos. Foi construido em Inglaterra por Green Blyths, assistindo ao fabrico Francisco de Borja Pereira de Sá. Foi posto a nado a 7 de agosto de 1845, e chegou a Lisboa a 17 de janeiro de 1846. Comprimento 192 pés, bôca 32 pés, 604 toneladas. Armava com quatro peças de 32 e dois rodizios de 68. Apparelhava com dois mastros de escuna. Em maio de 1854 conduziu a Inglaterra D. Pedro V, regressando El-Rei ao reino a seu bordo em setembro do mesmo anno. Era seu commandante Paulo Centurini, e chefe da esquadrilha o chefe de esquadra barão de Lazarim. Em 6 de maio de 1858 conduziu de Ostende para Dover a rainha D. Estephania, acompanhado pela corveta *Bartholomeu Dias* e dois hiates da rainha de Inglaterra. Fez varias commissões aos Açores, Madeira, Cabo Verde, portos da Europa, Tunis, Marrocos, Guiné, Angola, etc. A 8 de junho de 1862 foi a Inglaterra para reparar a machina e ser acrescentado 25 pés em comprimento, o que se fez, regressando a 14 de maio de 1863, e apparelhado com tres mastros lugre-barca. Fez parte da divisão de reserva composta das corvetas *Goa, Estephania* e *Sá da Bandeira,* commandada pelo almirante graduado João da Costa Carvalho, visconde de Ribamar, o qual saiu do Tejo a 12 de agosto de 1863 para exercicio na costa. A 23 de dezembro de 1872 passou mostra de desarmamento. Foi vendido para desmanchar.

MINDELLO

(VAPEUR)

Vapeur à roues de la force de 220 chevaux. Il a été construit en Angleterre dans les chantiers de Green Blyths, sous la surveillance de Francisco de Borja Pereira de Sá. Mis à l'eau le 7 août 1845, il arriva à Lisbonne le 17 janvier 1846. Long., 192 pieds; bau, 32 pieds; tonnage, 604 ton. Il portait quatre pièces de 32, et deux canons de 68 sur pivot. Il avait deux mats et était gréé en goëlette. Au mois de mai 1854 il a conduit en Angleterre le roi D. Pedro V, qui en septembre de la même année est revenu au royaume à son bord. Il était commandé par Paulo Centurini, et il faisait partie d'une flotille sous le commandement du chef d'escadre Baron de Lazarim. Le 6 mai 1850 la reine D. Estephania y fit la traversée d'Ostende à Douvres; la corvette *Bartholomeu Dias* et deux yachts de la reine d'Angleterre l'accompagnaient alors. Après avoir fait plusieurs voyages aux îles des Açores, Madère, et Cap Verd, ainsi qu'à Tunis, Maroc, Guinée, Angola, et à quelques ports d'Europe, il a été envoyé en Angleterre, où on l'a allongé de 25 pieds, et réparé quelque peu la machine; il revint à Lisbonne le 14 mai 1863, étant alors gréé en trois mats goëlette. Il fit partie de la division de réserve, composée des corvettes *Goa, Estephania* et *Sá da Bandeira* sous le commandement de l'amiral vicomte de Ribamar, laquelle partit du Tage le 12 août 1863, pour faire des exercices sur la côte. Il desarma le 23 décembre 1872. La coque a été vendue et démolie.

(BRIGUE)

Construido no arsenal de Lisboa, e lançado ao mar a 13 de maio de 1818. Fez parte da esquadra realista no combate naval do cabo de S. Vicente a 5 de julho de 1833. Não entrou em fogo, retirando para a Madeira logo que a victoria se declarou pelos liberaes. Em 25 de outubro de 1851 desarmou no rio de Goa, e foi transformado em barcaça para o serviço da Ribeira. Tinha vindo da estação de Moçambique.

Dimensões: comprimento 85 pés e 8 pollegadas, bôca 26 pés e 2 pollegadas, 298 toneladas.

TEJO

(BRICK)

Il a été construit dans l'arsenal de Lisbonne, et mis à l'eau le 13 mai 1818. Quoique faisant partie de l'escadre royaliste, qui a livré le combat du cap S. Vincent, le 5 juillet 1833, il n'y prit aucune part, et fit route vers Madère, aussitôt que la victoire fit semblant de rester aux libéraux. Le 25 octobre 1831 il desarma à Goa, et la coque a été encore mise à profit, en restant comme ponton dans la rivière qui baigne la ville. Il avait été en station à Moçambique. C'était un bateau de 298 tonneaux, et il était long de 85 pieds 8 pouces, et large de 26 pieds 2 pouces.

VOUGA

V
1895

(BRIGUE)

Construido no arsenal de Lisboa. Assentou a quilha a 22 de agosto de 1838, Bateu a cavilha mestra a 13 de outubro de 1838. Foi ao mar a 3 de abril de 1840, e armou a 28. Era navio de 298 toneladas, todo feito de pinho. Comprimento 85 pés e 8 pollegadas, bôca 26 pés e 2 pollegadas, pontal 16 pés. Fez parte da esquadra composta da fragata *D. Maria II,* corveta *Oito de Julho* e brigues *Douro* e *Serra do Pilar,* a qual, sob o commando de Soares Franco, bloqueou a barra do Porto e costa do norte durante a revolução de 1846 e 1847. Em fins de 1849 foi dado como em estado de navegar pelo engenheiro naval Gregorio Nazianzeno do Rego, que fazia parte da commissão nomeada por decreto de 26 de setembro para reorganisar o arsenal e vistorisar os navios de guerra surtos no Tejo. Em 1854 parece que já estava desarmado. Em 4 de outubro de 1865 encalhou junto ao arsenal para desmanchar.

O casco era elegante.

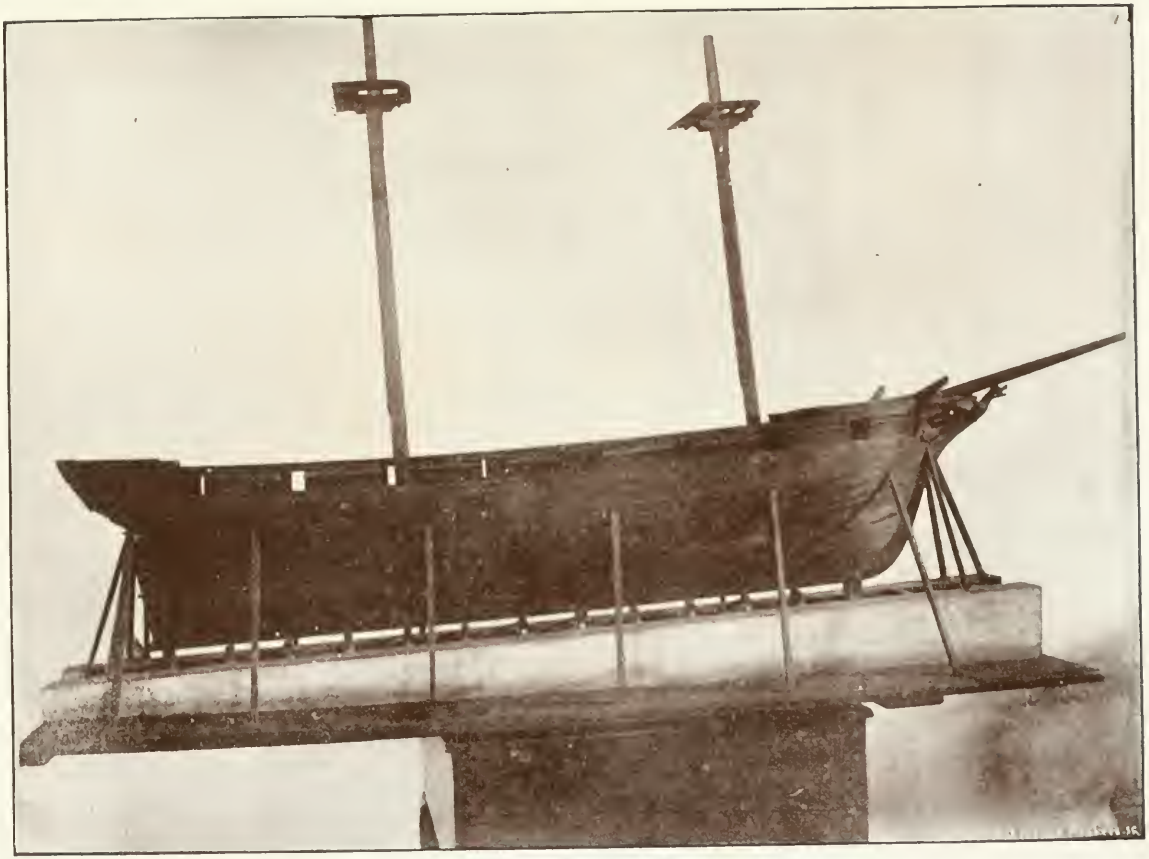
VOUGA

(BRICK)

Il a été mis sur chantier dans l'arsenal de Lisbonne le 22 août 1838, son maître couple fut mis en place le 13 octobre de la même année, et il a été lancé le 3 avril 1840, et armé le 28. C'était un navire de 298 tonneaux, tout fait en bois de pin, long de 85 pieds 8 pouces, et large de 26 pieds 2 pouces. Il prit part avec l'escadre composée de la frégate *D. Maria II,* de la corvette *Oito de Julho* et des bricks *Douro* et *Serra do Pilar* sous le commandement de Soares Franco, au blocus des côtes du nord, pendant la révolution de 1846-1847. Vers la fin de l'année 1849, il fut déclaré en état de naviguer, par l'ingénieur de la marine Gregorio Nazianzeno do Rego, faisant partie d'une commission nommée par décret du 26 septembre pour réorganiser l'arsenal et procéder à l'examen des navires de guerre alors dans le Tage. Il paraît qu'il était déjà désarmé en 1854. Le 4 octobre 1865 on l'a échoué près de l'arsenal, où il a été démoli. Sa coque avait des formes élancées et très élégantes.

VOUGA
(BRIGUE)

(BIBLIOTECA)
LOLCY



Modelo de uma escuna do fim do seculo XVIII, prompta a ser deitada ao mar. O navio está no *berço*, e com os mastaréus arvorados no logar dos mastros para n'elles içar as bandeiras nacionaes.

Ainda no começo do seculo XVIII muitas nações construiam os seus navios de proa ao mar. Os portuguezes foram os primeiros que lançaram os navios de popa, e esse uso data talvez dos fins do seculo XVI. Os galeões e carracas eram de enorme tonelagem e muito bojudos a vante, sendo-lhes por isso mais facil seguir e cortar as aguas com o cadaste e delgados de ré antes de adquirirem grande velocidade na carreira, por occasião do lançamento.

Mais tarde esta manobra vulgarisou-se por todas as marinhas.

GOËLETTE

Modèle d'une goëlette de la fin du XVIII siècle prête à être mise à la mer. Le navire est sur le berceau, ayant des mats de hune, qui doivent porter les pavillons nationaux, à la place des bas mats. Au commencement du XVIII siècle il était d'usage chez quelques peuples maritimes, de lancer les navires l'avant à la mer. Les portugais les premiers ont lancé les navires par l'arrière, et ils procédaient ainsi dès la fin du XVI siècle environ. Les galions et les carraques étaient de très gros navires, à l'avant plein et renflé, et il leur était dès lors plus aisé de fendre l'eau avec l'étambot et les formes pincés de l'arrière, avant d'avoir acquis une grande vitesse. Plus tard cette méthode a été adoptée partout.

ESCUNA

(Prompta a ser deitada ao mar)

ESCUTA

(Prompta a ser deitada ao mar)

Antigo barco de pesca na barra de Lisboa, hoje raro. Modelo construido em 1886 por Joaquim Baptista, carpinteiro de machado do arsenal de Lisboa, sob a direcção e risco de Joaquim José Salgueiro, chefe dos desenhadores da repartição de construcção naval.

Um modelo igual e do mesmo auctor foi mandado pelo governo ao almirante Paris, director do museu naval de Paris, e os seus planos figuram no 4.º volume dos seus atlas *Souvenirs de la marine.*

A pesca com as muletas, hoje quasi abandonada, fazia-se com uma rede de *sacco e bandas.* Os *alares* ligavam-se aos laises das antennas que deita pela popa e pela proa. A rede fica no fundo por meio de pesos, e abertas as *mangas* e *sacco* com fluctuadores. A muleta *arrasta* abatendo para sotavento. Este processo é parecido com as *artes de Bou,* ou *parelhas,* differindo no emprego de uma só embarcação.

MULETA

Ancien bateau de pêche de l'embouchure du Tage, devenu très rare aujourd'hui. Ce modèle a été construit en 1886 par Joaquim Baptista, charpentier de l'arsenal de Lisbonne, sous la direction et d'après les plans du dessinateur de la direction des constructions navales Joaquim José Salgueiro. Un modèle semblable et de même provenance a été envoyé par le gouvernement à l'illustre amiral Pâris, qui en a reproduit les plans dans de quatrième volume de son atlas *Souvenirs de la marine.*

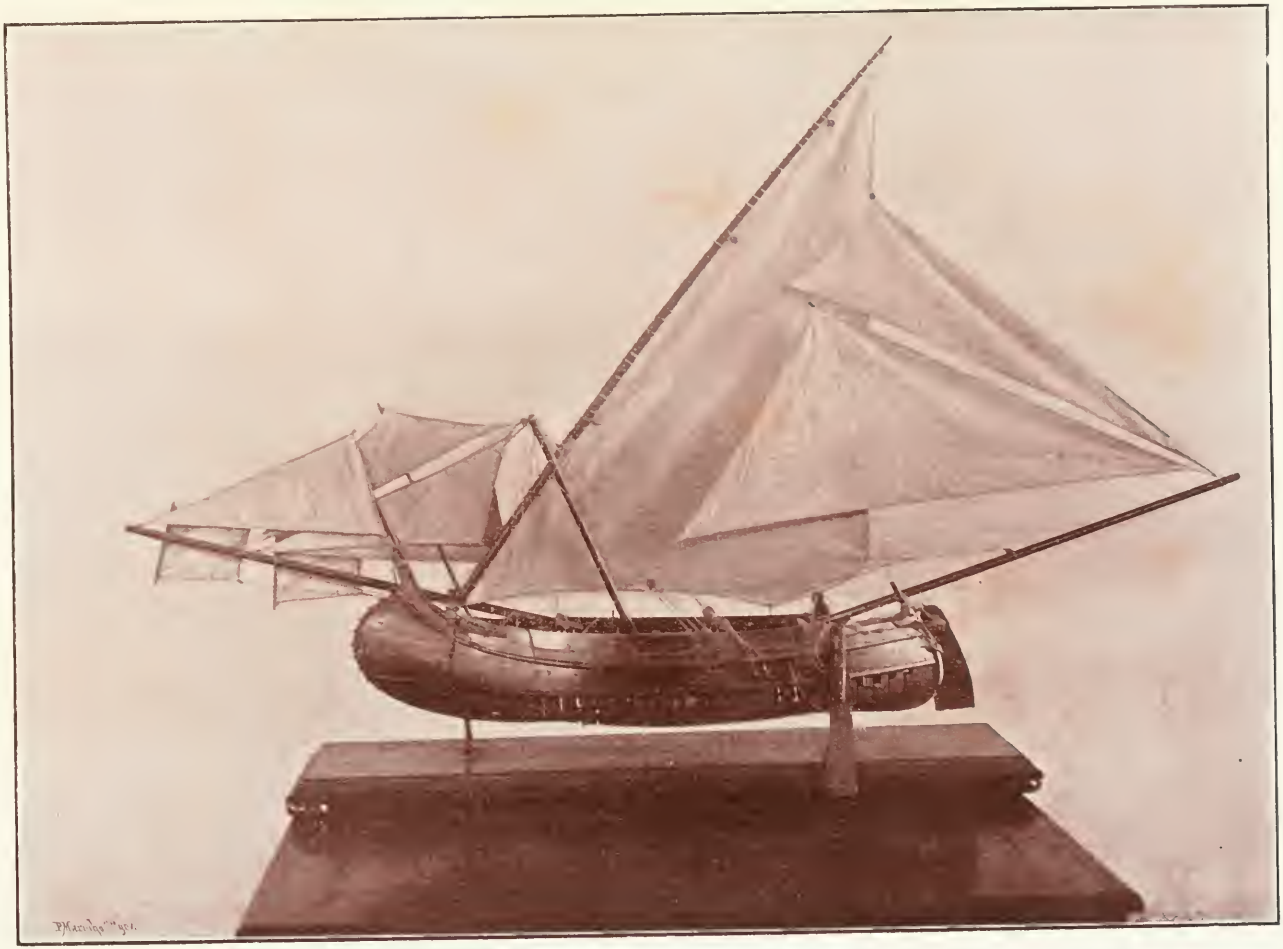
La pêche avec les *muletas,* aujourd'hui presque abandonnée, était faite *à la vache,* avec un filet trainant, espèce de cyssaugue ou de bregin, dont les remorques étaient fixés à des espars, à l'avant et à l'arrière du bateau. Le filet reste au fond, lesté qu'il est par des poids, et les ailes soulevées par des flotteurs, ainsi que le sac, se tiennent ouvertes. La *muleta* traine ainsi le filet en dérivant. Cette manière de pêcher est semblable à celle, dite *aux bœufs,* à la seule différence de n'employer qu'un bateau.

MULETA

(Barco de pesca da barra de Lisboa)

MULETA

(Barco de pesca da barra de Lisboa)



Pertenceram ás naus *Santo Antonio* e *S. Bento* e faziam parte do museu de marinha, para onde foram mandadas do deposito do arsenal em Valle de Zebro pelo cuidado de França, official da armada.

Pareceu-me curiosa a historia d'esses navios, e sem affirmar se as figuras lhe pertenceram, reproduzo o que consta a seu respeito.

Em 1553 preparava-se no Tejo uma armada para passar á India. A *S. Bento* e a *Santo Antonio* faziam parte da frota, em que ia de capitão Fernão d'Alvares Cabral.

A *Santo Antonio* ardeu no Tejo quando estava prompta para largar, ignorando-se a causa do sinistro. A figura de proa era a do santo, e é essa a que salvaram do fogo conservando-a por memoria.

A de *S. Bento* é de esculptura mais grosseira, parecendo mais antiga e feita de modo a ornamentar o painel da popa do navio. Fazia a nau parte da mesma esquadra de Fernão Cabral e foi á India, onde era então governador desde 1550 D. Fernando de Noronha, marquez de Villa Real e capitão de Ceuta.

O padre Fr. João dos Santos diz *(Ethiopia Oriental,* 2.ª parte, livro IV, capitulo V): «Em tempo d'este governador se perdeu Manuel de Sousa de Sepulveda e a nau *S. Bento, de Fernão d'Alvares Cabral*».

A *S. Bento* perdeu-se proximo do rio do Infante, em 1554, e como prova e reliquia do naufragio é possivel que a figura do painel fosse trazida a Portugal.

Convem notar, para esclarecer a citação anterior, que o auctor se refere a naufragios differentes. Á primeira leitura poderá parecer um só, porém não ha duvida alguma a tal respeito. A *Historia tragico-maritima,* de Brito, publicada em 1775 no tomo I, paginas 1 e 39, contém a relação da perda do galeão grande *S. João* na Terra do Natal em 1552, e a da nau *S. Bento* no Cabo da Boa Esperança em 1554.

FIGURES DE POULAINE

Ces figures ont appartenu aux vaisseaux *S. Antonio* et *S. Bento,* et elles étaient reléguées dans les magasins de l'arsenal à Valle de Zebro, lorsqu'un officier de marine, França, s'avisa de les envoyer au musée. L'histoire de ces vaisseaux m'a semblé assez curieuse, et je la reproduis ici, sans toutefois affirmer l'authenticité des figures susdites. Dans le courant de l'année 1553 on apprêtait dans le Tage une flotte à destination de l'Inde, dont faisaient partie les vaisseaux *S. Bento* et *S. Antonio;* l'amiral en était Fernão Alvares Cabral. Le *S. Antonio* périt par le feu dans le Tage, lorsqu'il était prêt à prendre la mer; on ignore quelle a été la cause du sinistre. La figure de la guibre, représentant le saint, a été sauvée de l'incendie et gardée pour mémoire. Celle de S. Bénoit *(S. Bento)* est plus grossièrement travaillée, et semble très ancienne, elle est agencée de manière à pouvoir être placée sur le tableau de la poupe. Le vaisseau appartenait à la même flotte de Fernão Cabral, et il fit le voyage de l'Inde dont était alors gouverneur, depuis 1550, D. Fernando de Noronha, mar-

quis de Villa Real et capitaine de Ceuta. Le père João dos Santos dit *(Ethiopie Orientale*, livre IV, chapitre V): «Du temps de ce gouverneur, périt Manuel de Sousa de Sepulveda, ainsi que le vaisseau *S. Bento,* de Alvares Cabral». Le vaisseau *S. Bento* s'est perdu près du fleuve de *Infante,* en 1554, et peut-être qu'on a recueilli et rapporté à Lisbonne la statue de la poupe, en mémoire et comme témoin du naufrage. Il faut dire, à l'effet de bien éclaircir le passage cité, que l'auteur y parle sans doute de deux naufrages différents.

Au premier abord, on pourrait croire qu'il s'agit d'un seul; mais aucun doute ne reste à cet égard. Dans l'*Histoire tragico-maritime,* de Brito, publiée en 1775, on peut lire, dans le tome I^er^, pages 1 et 39, le récit du naufrage du grand galion *S. João* près de Natal, et de celui du vaisseau *S. Bento* au cap de Bonne Espérance en 1554.

LIBRARY
MAY
22
1979
UNIVERSITY
OF TORONTO

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

VM
6
P62L54

Escola naval (Lisbon, Portugal). Museu de marinha
Modelos de navios existentes na Escola naval que pertenceram ao Museu de marinha

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 09 08 17 09 037 2